NÁVRH

na

zřízení hlavního přístavu

PRAŽSKO-LIBEŇSKÉHO

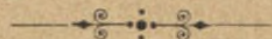
s lodenicí a přístavným průplavem

V LIBNI.



Přístav Pražsko-Libeňský.

(Úvaha povltavské obce Libeňské).



V době novější a nejnovější dostala se na povrch záležitostí zemských myšlénka nadevše důležitá, aby chutě uchopena byla otázka upravení cest vodních, jichž předůležitý a hluboký význam zvláště v ohledu národohospodářském co den více v popředí vystupuje.

Dobré a snahy plné počátky, v tomto směru v samém lůně vysoké správy zemské, jakož i mnohé vážné úrady se strany první obce království našeho, spolků vědeckých a mnohých korporací vlastenecký konané — ujímají se tou měrou, že i na pohled smělejší idea o spojení veletoků říše — projekt průplavu dunajsko-labského — kterýž také našim dávným předkům byl předmětem poutavým, zabývá znovu naše mysle a proniká téměř veškeré vrstvy našeho království, aby tak mohutný veletok náš nebyl stále proudem jalovým, nýbrž spíše osvěžujícím zřídlem národního blahobytu! Stala by se tím země naše účastnou v obchodu mezi-



národním, pohybujícím se mezi rozsáhlými obvody prvotní výroby na Východě a přístavy moře severního, na kteréžto cestě nabyla by Praha co střediště s předměstskými přístavištěmi mezi městy přístavnými vnitrozemskými významu velkolepého.

Ujímáme-li se přece ještě slova přímluvného v záležitosti této, svým dosahem i významem tak veledůležité — pro niž bychom v tichém zátiší menších obcí nemohli sobě osobovati nějakých závažných povšimnutí v kruzích rozhodujících — činíme tak z toho zřetele, aby našel také *hlas lidu* svého výrazu, že Libeň, kteréž se již počátkem věku 14ho v dějinách českých vzpomíná — a která, jsouc založena na samé řece Vltavě, rovněž tak, jako sesterské povltavské obce hluboce a trpce toho želí, že přes 500 let marně uběhlo od té doby, kdy myšlénka spojení Dunaje s Labem byla vznikla a kdy již honosila se vlasť naše nejen bohatstvím země, ale i mnohým předáctvím intellektuelním před mnohými národy jinými.

Odhodlali jsme se pronésti tento hlas lidu, abychom podali tím také vděčného uznání veškerému úsilí, jímžto v samém vysokém sněmu říšském i zemském od našich prvních obhajců otázky vodní vřele se bylo ujímáno a činíme tak na důkaz, že slova nadšená, ve službě národa pronešená, v srdcích mužů jemu oddaných rovněž tak hlubokých a trvalých ponechávají účinků a že zástupci naši obce povltavské — uvažujíce *zvláště příhodné poměry místní, obchodní i průmyslné* mají za svou povinnosť, aby náležitý zřetel k těmto i v širších kruzích na prospěch celku obrácen byl.

I nebude zajisté věci na škodu, že začneme úvahou povšechnou, a dotkneme se věci na pohled známějších.

Kdo věnoval pozornost vývinu obchodnímu a sledoval živější ruch některých zemí a měst za dob posledních, nemůže se ubrániti přesvědčení, že mezi úspěchem kommercielním a vývinem komunikačním jeví se velká příbuznosť. Ano můžeme říci, že tento svazek příbuzenský tvoří stupnici, dle níž jeden druhému ku vzájemnému měřítku slouží. O tom netřeba se šířiti. Každý najde i v sebe užším kruhu vlasti k takovým pozorováním příhodné doklady.

Významné heslo věku našeho „*komunikace*“ stalo se okřídleným slovem rázu světového, před jehož mocným vlivem i sebe pevnější hradby ustupují,vzdálenosti v prostoru mizí a myšlénky, sotva v slova přioděné, rychlostí paprsků odevšad nám se sdělují. A kde proudu tomuto překážky se kladou, tam jako ve stínu každý zdravý vývoj a život organický sotva klíčí.

Znám jest ten čilý všude chvat, jedná-li se příkladně toliko o dosti malou trať železniční, jako by tu šlo o viditelné již stopy nějaké seslané štěstěny s plnýma rukama, při čemž domáháno se vždy styku nejbližšího. Sám Stephenson podivil by se té rychlosti, s jakouž jeho „Rocketa“ — s heslem „catch my“ (chyť mne) roku 1829 sotva do světa puštěná — daleko za oceánem v našem českém jihu se objevila, kdež brzy po tomto pamětihodném britickém sportu téměř nejdříve na kontinentu koleje položeny byly.

V železnicích investován velký kapitál, jim značné pozemky za oběť padly, jim talenty a vynálezy nejen v technickém prováděni, ale i při organisaci vozby slouží, kdežto na vlekoucí se lodice jen z útrpnosti bývá přihlíženo, jako k nějakému pozůstatku historickému, k předpotopní arše úmluvy.

Toto štěstí a požehnání neměl zakusiti vynález neméně důležitý, jakkoliv již více než decennium před lokomotivou známý. Míníme paroloď „Fultonovu,“ kteráž překonavši bezpečně cestu po moři mezi světem starým a novým, u samého cíle při pobřeží pevniny od lidu námořního z obavy před soutěží rozkotána byla. Jako by dobré sudičky při sámém zárodku od cest vodních se byly odvrátili a špatnou planetou je obmyslely! Ba zdá se, že aspoň u nás ona planeta ještě nezašla, přes to, že již před staletím dobré snahy samými panovníky k tomu čelily, aby nejen co do nosnosti ale i všech jiných blahodárných účinků naše vodstvo využitkováno bylo.

Což bylo zhusta a s nadšením vzpomínáno prvních památek a svědectví nejstarších arciděl vodních od staletí ku staletím, kterak sama stará Indie před tisiceletím stavbami vodními se byla vyšinula, že pouze hráze tamnější soustavy rybníků by stačily, aby celá země normální hrází z výši dvou metrů obejmuta byla; že starý Egypt proslul velkolepými pracemi zdýmacími — což platno vzpomínati dotyčných obdivuhodných výkonů veleříše římské a majáků starého klasického Řecka, když co rok žalujeme na spousty vodní při jedinké naši vlastní požehnané hlavní ose vodní, kdežto

mnohem chudší i menší národ Nizozemcův již v 11. věku vytrvalou pílí mravenčí kol kolem i proti samému moři se byl ohradil. Toť asi nejstručnější nástin se stanoviska povšechného, jejž jsme nemohli opomenouti v opětnou úvahu uvésti, aby poněkud otupen byl osten o nákladu, před kterýmž po řadu staletí otázka vodních úprav našich odkládána, byť by se i všude rádo doznávalo, že využitkování vod spojené s úpravou a splavněním řek jest jeden z nejjistějších a nejtrvalejších pramenů k osvěžení národního blahobytu vůbec.

Neméně výmluvná jsou slova upřímná a závažná plynoucí z rokování samé enkety i správy zemské: „Kdykoliv bychom s úmyslem opravdovým chtěli podnikati zřizování cest vodních, upravování vod, pro dopravu dosud nespůsobilých, aneb vodu využitkovati jakožto motor přirozený a j. tož bychom zde s prostředky malými ničehož nedosáhli, spíše však dlužno na základě dlouholetých zkušeností používání prostředků v objemu obmezeném pokládati přímo za nehospodářství. Neboť kdybychom spočítali vše to, co bylo od mnoho desítiletí na jisté vody a v jistých jich částech vynaloženo, a účinek nyní se objevující přirovnali ke stavu před prvním početím prací těch, shledali bychom takový nepoměr prostředků vynaložených k výsledku docílenému, jenž by zajisté dokázal pravdu tvrzení výše řečeného. Proto také nesmíme sobě tajiti, že mají-li Čechy přikročiti k účinnému využitkování a opravení svých vod, potřebí bude na pozdější pokolení uvaliti příslušnou část nákladu na ony práce, které nyní

podniknouti jest, a jichž prospěch nedohledný nedá se sice vypočítati na roční výnos ciferně určitý, z nichž však na všechen spůsob budouci pokolení vyšší měrou těžiti bude.“

To uznala enketa i výbor a sněm zemský, učinivše usnesení, že, kdyby se děly úpravy řek v rozměrech velikých, náklad k tomu potřebný toliko výpůjčkou opatřiti se má. Proto také enketa, s ní pak i výbor zemský, majíce zření k takové samou přírodou dané systematice vod českých, vytkli jakožto první a hlavní úkol, aby řeky, jež Čechy protékají, od konce jižního až po konec severní, byly pro obchod využitkovány měrou pokud možno nejvyšší a tu zaznamenati jest první positivní výsledek, že stalo se určité sněmovní prohlášení toho smyslu, aby za prvé uznáno bylo zásadní prohlášení ohledně nutnosti úpravy systematické, k čemuž za druhé dány dotyčné rozkazy výboru zemskému a za třetí vybidnuta zároveň vláda, aby zřízení průplavu z Dunaje blíže Vídně směrem na Budějovice, jakož i kanalisace Vltavy od vústění průplavu až k Mělniku co nejdříve se zabezpečilo.

A právě v tomto usnesení spočívá úhelný bod celého významného jednání, jenž bude bohdá hraničným kamenem a jitřenkou, v rozhraní dob takovým pracím produktivním vycházející.

Vždyť netřeba k tomu dokladu, že jest Rakousko státem, jenž na hromadný vývoz plodin jest poukázán a kterak by touto cestou teprv vzrostla výroba a vývoz takový nabyl významu nemalého, ježto řeky naše mají hojnosť vody a vrchoviště rovněž tak hojnosť pramenů!

I bylo tu především poukázáno k tomu, že jediným toliko pohledem na hydrografické poměry Čech shledáváme, že nelze sobě pomysliti stejnoměrnějšího a výhodnějšího rozdělení vodstva nežli jakým honositi se mohou Čechy, zeměpisné to srdce střední Evropy; ano mohli bychom se domnívati, že rozdělení ono jest téměř od přírody již systematicky uspořádáno s ohledem na potřeby kulturní.

K tomu pak druží se ještě jiný moment mnohem závažnější, že kolkolem nás, ba i celé říše doprava po vodách nejen nikdy neustala, ano ještě se zlepšila a rozmnožila, ku kterémuž účelu summy ohromné věnovány byly.

Nechováme obavu, že by mohla doba úprav našich vod pošinuta býti do budoucnosti daleké; úprava naše musí nezbytně přijíti nátlakem díla sousedního tak jako koná svou přirozenou cestu od ostrova britického přes Francii, Hollandsko, Belgii, Nizozemsko, Německo, kdež vláda pruská, nemohouc již odolati účinku sítě franzouzské, od roku 1874. téměř celou milliardou franků doplněné, odhodlala se roku 1883, aby k témuž účelu opatřen byl rovněž náklad pomocí zvláštní výpůjčky státní.

A tak jako sítě francouzské měly velký a rozhodný účinek svůj na Německo, tak zajisté dojde po vystavení sítě vodní v Německu i nám doba, že nátlakem podobným budeme musiti chopiti se uvolněných otěží národního hospodářství, neměl-li by se opětovati úkaz smutný, že Rakousko v zápasu hospodářském, neznajícím nižádných ohledů přátelství sousedního, na tomto odvětví

citelně bylo by poškozeno nejsouc záhy a statně k takové soutěži přichystáno.

Uvažujíce podobné motivy v užším kruhu, našli jsme záhy v samém lůně našeho zastupitelstva ohlasu vřelého, kterýž pro svou nelíčenou a upřimnou snahu byl podnětem, že odhodlali jsme se k appelu tomuto na českou veřejnost, majíce za to, že projev naší snahy nejryzejší není tak nepatrný, že by veřejného posouzení a uznáni nezasluhoval. Hlásíce se tudíž toliko o podíl práce na národa roli dědičné nadějeme se, že na mnohý dosud málo známý moment poukážeme a přejeme si jen, aby hlas z lidu nedozníval jako hlas volajíciho na poušti.

Jakkoliv nebylo v úmyslu našem, abychom se déle obírali zprávou sněmu, kteráž zajisté svého času ze všech stran mile uvítána byla, nemohli jsme přece odolati přání, abychom tu a tam znovu povzbudili kruhy nejširší.

Jakožto pobřežní obyvatelé cítíme z vlastního názoru, že z úpravy řek pučí čilý život, zkvétá práce blahodějná, otvírající nám netušená nová zřídla blahobytu i není tudíž divu, že hlásíme se také o skrovný podíl vodní pro generace naše, když pohlížejíce na ty plané a divoké vody naše. jen ponejvíce jejich zlo pocituje me, když divým úprkem kolem nás se ženou, nám poslední prsť i úrodu berou, aby teprv za hranicemi vlasti naší dobře posloužily.

Přes to přese všechno nebylo přece dosud v Čechách pro cesty vodni ničehož učiněno, neboť úpravy Vltavy a Labe, byť se prováděly sebe svědomitěji, jenom měrou nejskromnější přispěly

k oživení ruchu obchodního na trati Labe od Ústí až k pomezí zemskému, aniž by nebyla plavba onoho významu, k jakému by se vůči průmyslové a hospodářské síle vnitřní země povznésti měla; neboť dosud doprava zboží téměř výhradně opanována jest tarify železničními, kteréž ovšem, mají-li železnice uhražovati vlastní své výlohy, nemohou býti pod jistou míru stlačeny. Právě tu byla by bohatá osa vodní v Čechách mezi Rakouskem a celým severoněmeckým obvodem svou zeměpisnou polohou, jakož i svým bohatým zdrojem vývozu nejpovolanějším prostředníkem.

Což divu, že s nadšením radostí uvítali jsme usnesení sněmovní, že „království České súčastní se v nákladu na zřízení průplavu mezi Dunajem, Vltavou a Labem s tou podmínkou, že část nákladu od země převzatá nemá činiti více než na nejvýše deset procent kapitálu zařizovacího, že splácení její rozvrhne na více let a že zemi v příčině této přislušeti budou táž práva jako státu v nákladu súčasněném. — Královské hlavní město Praha i jiní interesenti buďtež přidržáni, aby přispěli k oné části nákladu, s nímž se země súčastní a že mimo to býti mají i majetníci, jímž z upravení řek vzejdou výhody, podle příslušných zákonů říšských k příspěvkům přidržáni“.

Památným usnesením tímto vybočeno konečně z dosavádních úvah akademických a veškerá pozornost užších interesentův povzbuzena tou měrou, že brzy na to, již dne 17. září 1884 podniknuta pojížďka z Karlína do Litoměřic. Jakkoliv plavba počala poměrně při nízkém stavu, shledány přece poměry říční takové, že se strany znalců k položené

otázce: „má-li se řetěz od Litoměřic ku Praze prodloužiti“, — jednomyslně přisvědčeno bylo, ačkoliv trať tato, 97 klm. z délí a při 45 m. spádu toliko pokud se týče pouhého volného průtoku bez ohledu na uplavnění poněkud upravena byla.

Posudek tak příznivý musil býti vydán, neboť známa byla veliká nosnosť naši Vltavy již od doby pobělohorské, když vůdcové švédští po vyplenění vlasti celá bohatství, jako: knihy, rukopisy, obrazy, klenoty, poklady, sochy a j. na lodích do Švéd byli zaváželi.

Vracejíce se z pojížďky lodní, rádi jsme uvěřili, že by se vozba po sebe nepatrnějším přičinění zahájiti dala, neboť vykazoval pravdomluvný přistroj automatický jen v málo místech hloubku 0·63 m. a to v délce nepatrné 1·5 km., v další trati 3·5 km. již délky 0·9 — 1·1 m. v ostatních pak částech v průměru 1·3—1·4 m. hloubky, takže by se po odstranění několika příčných hřbetin, jako u Chvatěrub a j. kdež se voda zdýmá, hladina vyrovnala a tím komunikace umožněna byla.

Uvážíme-li, že od hranic saských k Ústí jdou denně 3—4 vlaky po 30ti lodích, odtud pak ku Litoměřicům týdně pouze jediný vlak o 3—4 lodích mnohem menší nosností, kdežto z Litoměřic ku Praze vůbec ani paroplavby není, a toliko se strany plavební společnosti severo-západní z pravidla teprv každého pátého dne jedinká loď cizí a denně jedna vlastní loď se dopravuje, jichž zatížení mezi 75—100 t. kolisá, tu ovšem tak drastická stupnice nemohla žádati idealnější plavby moderní a naší Vltavy důstojné obratem ihned, ale tím vážněji a důrazněji kladena váha na ne-

odkladnou nápravu v tom směru, aby aspoň pravidelná plavba o 1·25 m. průměrné hloubky vodní seč možno brzy docílena byla, aniž by tím současnému upravení a kanalisování řečiště pomocí jezů hybných se vadilo.

Jiný, ještě trvalejší účinek zemských usnesení pozdravili a uvítali jsme zejména v tom směru co vydatně působící, že v samé král. Praze zřízena stálá komise, aby se o zdařilý vývin této otázky v bližším obvodu Prahy radila.

Tu právem nesou se koncentrující snahy král. Prahy k tomu, aby v období nejbližším stala se plavba průvozní, aby nepřestávala přímo před jejím útrobím, čímž by zůstala opět pouhou bezvýznamnou plavbou lokální, kteráž by se sotva vymknouti mohla ze závislosti drah v tak hojné míře v jejím obvodu založených a soustředěných.

Zmohútnění plavby bylo by lze očekávati jen tehdy, kdyby nebyla Praha v periferii, nýbrž v centrum vodní osy, čili, kdyby vltavská plavba nekončila v Praze, nýbrž brala se vnitrem země, majíc v pozadí spojení s Dunajem; neboť jakkoliv by se i čilý život v Praze až k Budějovicům vyvinoval, úspěch hlavní z vozby transitní kyne teprv z průplavu dunajsko-labského. V komisi této obnoven byl návrh, který již r. 1866 sněmu zemskému učiněn byl, aby se k účelu úpravy vodní dráhy labsko-vltavské neprodleně státní podpora jednoho milionu zlatých dožádala, kterémuž obnovenému návrhu bohdá lepší naděje kyne.

Jiný návrh včasný směřoval k tomu, aby záhy pomýšleno bylo na příhodné rozlohy budoucího přístavu, ježto nynější skromný lodní útulek v po-



břežním rameni Vltavy v Karlíně ani pro tu nynější, tak obmezenou plavbu nestačí, aby požadavkům sebe menším ve smyslu řádu přístavního, jaký ku př. jen dle výnosu c. k. obchodního ministeria ze dne 30. října 1859 č. 3770 pro Děčín platným jest, vyhověti mohl.

Zastupitelstvo obce Libeňské, těšíc se z dávného přátelského svazku od r. 1662, kdy sobě obec Staroměstská zámecký statek libeňský za náhradu utrpěných škod při statečném hájení města proti Švédům byla koupila a jsouc sobě toho povědomo, že nás naše *Vltava nedělí*, nýbrž *spíše spojuje*, uvádí sobě v milou paměť, kterak král. Praha dobře pochopila veliký úkol svůj v příčině úpravy vodní, hlásí se také v duchu toho sněmovního pokynu co první interesent při bezprostředním styku s obcí Pražskou ku práci společné, berouc z odvahy této sobě naději i posilu, že příkladu toho následovati budou veškeré obce povltavské i polabské, které k tomu jako obec Libeňská stejným právem a stejnou povinností, povolány jsou.

Pokud naší obce se týče, ozvali se v zastupitelstvu obecním mužové, kteří z příkladů ciziny na pole domácí činnosti rádi dobré símě přenášejíce, k výhodným momentům a velice příznivé poloze zimní stanice lodní i přístavu, jakož i k lodenici tím naléhavěji poukazují, ježto se i jejich názory praktické se znaleckými posudky úplně shodují.

Pozorujeme-li totiž poměry Vltavy v bližším okolí Pražském, shledáváme, že tok jde poříčím nejvíce ostře obmezeným; — dole rozsáhlé delta

poloostrova pláně Holešovické mezi Trojí, Libní a Karlínem, nad Prahou pak proti Vyšehradu luční nižinou, kdežto vnitrem Prahy na krátkou vzdálenosť překonati jest celou stupnici výšek hladin Vltavy.

Proto, nechť bráti se bude úprava Vltavy směrem jakýmkoliv, tolik jest jisto, že od zdařilého provedeni obou východišť, totiž hladiny vody hořejší a dolejší záviseti bude celá regulace vodní tratě uvnitř Prahy samé.

Jsou to skutečně jediná výhodná mista předměstská, **kteráž by se v čas a záhy pro veliké převraty s vodní úpravou souvisící, náležitě připraviti měla,** a tu v první řadě zvláště důležitá jest úvaha o založení a rozloze přístavu po vodě, neboť: jak známo, jest nejdůležitějším požadavkem systematické úpravy vodního hospodářství zřízení takové vodní dráhy obchodní, kteráž by byla s to, aby všem moderním nárokům splavnění zadost učiniti mohla. Považíme-li, kterak se rázem již po prvním přistání lodí tvářnost celé krajiny přemění, kterak skladiště, sýpky, tržistě, celnice a j. potřeby v chvatu rostou, že vozba obyčejná sotva stačí, čímž dráhy místní a vlečné vznikají, že se tu rojí závody nové, že obchod i průmysl zkvétá a hledáme-li podél celého toho obvodu poloostrova přiměřené rozlohy, jenž by tvořila emporium, hodící se co středisko komercionelního a průmyslového života mezi plavbou a centrální drahou, tu mimovolně objevuje se nám takové střediště na jižním cípu planiny Holešovické s oběma ostrovy v Libeňském katastru ležícími.

Nestačíť již nyní skromný přístav průplavný, pro nějž řád přístavný dle č. místodrž. 29. 194 ze dne 8. srpna 1883 v život vešel, ba ani krátká hladina k nově projektovanému jezu hybnému přímo pod Karlínem, při čemž na nové prokopání nějakého průplavu laterálniho pod budoucími jatkami a slepým ramenem Vltavy proti Libni nelze vůbec z mnohých závažných příčin — mezi nimiž stránka oekonomická není nejposlednější — ani pomýšleti; vždyť již veškeré úpravy dosavádní všechnu vodu k Libni složily, zanechavše tam rameno mrtvé, kteréž ve spojení s hlavním proudem a oběma ostrovy, tvoří jedinké samou přírodou ku každému možnému rozšíření spůsobilé přístaviště **„Pražsko-Libeňské,“** při němž by v jedině možné nejbližší hladině vodní o 2 klm. délky byla i situace přešťastná všemu vývinu plavby a vzrůstu lodnického průmyslu vyhovující. Tu zejména vytknouti sluší vzácnou a hledanou kombinaci průplavu přístavného s čilým hlavním ramenem a centrálním přístavištěm transitním, kotevním i zimním, jímž mimo to oba ostrovy s plochou okolo 15. hektarů, tudíž přes 26 jiter co nejpříhodněji a zcela isolovaně slouží. Oba uvedené ostrovy situovány jsou v katastru Libeňském, leží osou podélnou od jihu k severu; menší osa, dle kteréž by se hlavní skupiny a stavby řídily, běží od východu k západu. Průplavný přístav Libeňský podél projektovaného nábřeží leží poblíže dráhy a nádraží severozápadního, *nedaleko samé velké továrny strojnické, kteráž se průmyslem lodnickým již silně a dávno zabývá* a velký počet dělnictva zaměstnává. Průplav ten stačí co do

délky i normální šířky o 20 m. všem plavidlům, poněvadž pouze v přechodech i komorách 15·8 m. šířky v společných a vnitrozemských vodách se určuje. A jakož při takových projektech hlavního zřetele ku příjezdům a nejvolnější komunikaci bráti sluší, tak bylo by i tomuto požadavku v nejvyšší míře zadost činěno; ano neváháme přímo doznati, že zejména při stránce této bylo by zastupitelstvo naše odhodláno, uvolniti příjezdy radialně a v rozměrech takovému projektu zcela přiměřených. Tím právě nabývá myšlénka tato pravého významu, že by se docílilo položením mostu přes rameno i hlavní proud nejkratšího a přímého spojení z celé rozsáhlé a daleké krajiny na nové území Pražské, jež by *zvláště bylo žádoucno pro isolování příhonů k ústředním jatkám.*

V otázce položení tohoto mostu spočívá právě klíč celého pojmutí a po příkladu mohlo by následováno býti měst na Rýnu i Dunaji ležících, kdež při čilé plavbě jako u Kolína n. R. a v Prešpurku most loďový a vorový co provisorium dobré služby koná. Takovým rozluštěním otevřela by se středem přístavu nová, živá a vydatná komunikace mezi rozvětveným uzlem drah a silnic do nové úžasem se vzmáhající čtvrtě fabriční, Holešovic-Buben se strany jedné a neméně vzrůstajícího továrního předměstí Libeňského a rozdělila by se vozba po hlavní silnici karlínské, pro jejíž intensivnosť ani v celém Českém království podobného příkladu není.

Vycházejíce od náměstí Libeňského, měli bychom na menším ostrově po levé ruce lodenici menší, čluny korábní, pak budovy pro zámečnictví,

truhlárny, sušírny, klempirny, dilny natěračské a úřadovny, v pravo pak při pobřeží při lodenici budovu přístavného i mýtného s reservovanými prostorami pro montování i opravu lodni.

Zvláště zajímavé skupiny vidíme pak za loďovým mostem na ostrově velkém, kterýžto ostrov by po vysušení a zanešení mrtvého ramene Vltavy úplně s pobřežím Holešovic v jediný celek splynul. Tu byla by celá levá polovice určena pro komunikaci po dráze, pravá část pak tvořila by úplný kompaktní celek pro komunikaci vodní, jelikož ráz účelně zřízeného moderního přístavu má, a uprostřed vedla by třída hlavní, vozová.

K vůli celku zřízená stanice osobní, industrielní i obchodní, dále nádraží pro plodiny, uhlí, stavivo, suroviny, dříví a j. a mezi oběma budovami situována celnice s bursou, za kterouž se přiměřená prostora pro zimní depôt surovin a uhlí rozkládá. V pravo pak blíže mostu situována jest v zahradní skupině mýtnice, celnice přístavní, váha, restaurace letní i zimní s velkým tržištěm, ústřední strojírnou, všemi lodními potřebami opatřenou, pak úřadovnou, se stanicí hasičskou, otočidla a v cípu severním gloriet, kdež by se občasně dle potřeby i svítilna zaříditi dala. Mimo to projektovány jsou v žebrovitém výstupku přístavy zimni s hojnými skladišti pro zboží kolonialní a průvozné. Přímo u hlavní třídy vyčnívá v přístavu schodiště přístavní.

Zvláště pak zasluhuje ještě povšimnutí spojení přistavu s ramenem hlavním se strany Pražské. Jelikož celé projektované přístaviště v samém katastru Libeňském již na jednu projektovanou

hladinu jezovou stačí, majíc okolo 1.8 km. zdélí, pamatováno rovněž na využitkování hybné síly vodní a proto zříditi se může vodní motor pomocí turbín v rameně, kdež by se buď píla neb jiný příhodný závod s prospěchem využitkovati mohl. Mezi tímto náhonem a nádražím situováno tré skupin, z nichž by aspoň prostřední buď za ústřední skladiště neb kolonii domků dělnických po případě i za jiné místo stavební se hodilo, kdežto by oba druhé komplexy pro budoucnost reservovány a účelům zahradním ponechány býti mohly. Mezi stromořadím při nábřeží a nádražím bylo by nejvýhodněji projektovati provazárny, jaké by v takové ústřední stanici přístavní dobře prosperovati mohly. Po obou stranách pobřeží jest navržena dráha, kteráž zejména by byla co hradba inundační; jeřáby pevné i pojízdné a rampy sprostředkují nejrychlejší skládání i vykládání zboží, plodin, uhlí a surovin všeho druhu.

Vracejíce se ještě ku projektovanému spojení pomocí provisorního mostu lodního a vorového, připomínáme, že konstrukce taková z ohledů ekonomických zvolena byla a že by snad spíše mohla býti podnětem, aby v několika letech z výnosu konstrukce železná s prostředním polem zdvihacím pomocí tlaku hydraulického zřízena býti mohla, kteráž by na dlouhou dobu i obmýšlený projekt nového mostu nahraditi mohla.

Opírajíce se o vzácné a — co do požadavků obdobných zřízení přístavů — na nejvýše příznivé poměry místní, vedle nichž by i samé přirozené říční poměry pro volbu střediska přístavního v těchto místech mluvili; dovolujeme sobě upo-

zorniti na stránku jinou, neméně závažnou a významnou, jako jest mohútný a netušený rozvoj vnitřní vůbec a velký rozkvět v ohledu průmyslovém zvláště.

Nedávno tomu, co v stručné poznámce slovníka naučného zapsáno bylo v Libni s 31 vinicemi 4769 obyvatelstva, a již po sčítání lidu v roce 1881, tedy sotva v jednom desítiletí se počet tento více než zdvojnásobnil na 9601, kdežto průběhem dalších čtyř roků obyvatelstvo Libně úžasnou rychlostí na 11.500 duší vzrostlo.

Tomu pak odpovídá také stejnou měrou zvláštní vzrůst i pohyb v ohledu stavebním, zejména pak neobyčejný ruch, jejž vždy mají v zápětí velké továrny a závody průmyslové, kteréž blizkost mocné vody, hojných drah a nade vše důležité střediště silnic v údolí našem ocenily.

Z větších závodů — jichž celkem jest 42 — vytknouti sluši přímo u Vltavy velkolepou „strojírnu Pražskou akciovou“ (Ruston & Co.), kteráž se již drahně let velkým průmyslem lodnickým zanáší, pak „plynárnu belgickou,“ u samé řeky přádelnu firmy „Bratři Perucové“ a kartounku „Josefa Peruce synové“, dále pak veledílnu „Českomoravskou na stroje“, kotlárnu „S. Hubra“, obrovský lihovar Broscheho, továrnu na barvy „Chitz & Meller“, „J. Kleina“ a „G. Heitze“, továrnu na lakovaná plátna „H. Graba“, mydlárny, vícero velkolepých jircháren a barvíren koží, továrny chemické a továrnu na dýmky.

Zvláštní zmínky zasluhuje dále pro hojnou výrobu parostrojní pivovar a sladovna p. Knoblochova s roční výrobou piva přes 50.000 hkl., jakož

i parostrojní pivovar obce pražské. V obvodu Libně zřízeny dvě kruhové cihelny a patero jiných velkých závodů cihelných. Mimo to jest zde velký cukrovar-rafinerie na „Rokosce", závod na vyrábění dřevitého cementu, klihárna, továrna na umělá hnojiva a spodium, více menších mydláren a jircháren, barvíren, závod na vyrábění dehtu a mnoho jiných různých závodů i dílen v rozměrech větších.

Již toto pouhé skupení z nejrůznějších odvětví velkého průmyslu, v němž se veskrz parní silou pracuje, mohlo by jindy tak málo známou Libeň ve světě průmyslových míst řaditi mezi taková, jež svým rychlým vzrůstem ku zvláštnímu významu opravňují. Máme tu v malém a těsném obvodu při samém pobřeží patero vodáren, kteréž rovněž parou bez přestání pracují.

Považíme-li, že z výše uvedených 42 závodů a velkých továren jediný lihovar Broscheho pro sebe denně 10 vagonů uhlí spotřebuje, pak representuje stabilní transport uhlí již pro samou Libeň vůči ostatním 41 závodům, denně více, než velký vlak lodní o 30 lodích, kteréž by přímo u pobřeží zakotviti mohly. Příkladem dobrým byla nám vodárenská správa čakovická, kteráž, uvažujíc veliké úspory s překládáním uhlí spojené, skutečně až k samé vodárně u pobřeží přímo zakotvuje, ačkoliv dosud ani nejprimitivnějších zařízení k tomu není a celý proud vody k pobřeží se skládá.

Příkladu toho následovala veledílna přádelní „Bratří Peruc", ku kteréž přímo z Hamburku se bavlna dováží, ač i tu stejné překážky vodní v cestu se staví. Mnohem větší množství melasy

a různých surovin dováží se rovněž po vodě pro lihovar Broschův a mýdlárnu Urbachovu.

I nebude třeba uváděti zvláště všechny ty stálé a ohromné spotřeby surovin a zboží různého, jichž vozba výhradně na plavbu Vltavskou odkázána jest, ježto by celý obraz poněkud objemnějšího rámce zasluhoval.

Jiným měřítkem mohla by býti naše berní síla, neboť se v obci Libeňské přes 67.000 zl. přímých daní bez přirážek vybírá, což daleko převyšuje dávky sousedních a v průmyslovém ohledu velice příbuzných Holešovic-Buben.

Kdyby pak ani tato mohutná vnitřní vlastní síla naše v přísnou úvahu brána býti neměla, abychom mohli nadíti se poradního slova a vyslyšení v kruzích rozhodujících, pak zajisté již jediný pohled na mapu silniční postačí k posudku příznivějšímu, jelikož tvoří Libeň centrum daleko široko rozvětvených silnic, kteréž k samému pobřeží z nejúrodnější části Čech ano přímo z oblastě nejžírnějších krajin mezi Mělníkem a Čáslavou vedou.

Nemohouce i tu rozváděti každou síť o sobě, uvádíme toliko ze zlaté stezky starou silnici Rumburskou, Litoměřickou, Brandýsskou, Králové-Hradeckou, Pardubickou a j. Mimo to spojen jest právě letošním rokem okresní silnicí Žižkov s Libní, čímž otevřelo se opět veliké krajině nové spojení s Vltavou.

K dobré illustraci postačí, okážeme-li na jediný bod za náspem dráhy severní pod továrnou Českomoravskou, kde se tři erární silnice stýkají. Poukazujeme tu toliko ku mapě okresu Karlínského z r. 1854 na rozlohu 5·4□ mil, kdež se

uvádělo 43 továren, kdežto již dnes číslo toto v samé Libni bylo dosaženo; z erárních pak silnic 42.729^0, dále ze silnic okresních 22.462^0 a obecních 6.783^0, jak již téhož času provedeny byly v úhrnné délce 71.974^0 čili $133._9$ kilometrů, připadá také lví podíl na obvod Libeňský.

Dále nelze opomenouti zvláště důležitou tu okolnosť, že obec naši protínají tři dráhy a sice státní, severozápadní a česká severní, z nichž první dvě mají uvnitř Libně své stanice, dráha česká severní má stanici společnou s druhou stanici dráhy severozápadní při rozhraní hranic katastrálních. Přihlídneme-li toliko ku jedné stanici dráhy severozápadní a ku příjmům stanice Libeňské z r. 1883 jak je správa této dráhy v 16. valné hromadě, konané dne 24. května 1884 byla předložila, tu nový nastane úžas, že tato na pohled nepatrná stanice — hledíc toliko ku příjmům dráhy — přichází přímo z celých Čech po Praze, Ústí a Děčínu co čtvrtá stanice s neobyčejným ročním příjmem 185.930 zl. 90 kr.

Pořad tento jest tím nápadnější a významnější, jelikož mnohem nákladnější a jak by se zdálo velice průmyslná města, jako: Čáslav, Litoměřice, Hradec Králové, Nymburk, Kolín, Chrudim, Trutnov, Jičín, Mladá Boleslav, Mělník a j. daleko za Libni zůstávají.

A jakož při projektu průplavu dunajsko-labského byla podnětem hlavní myšlénka, aby se americké soutěži, ostře na nás dorážející, osten zlomil, tak přichází motiv tento tím nalehavěji na organickou hlavní vodní osu naši, neboť dostavuje se doba, že druhdy tak bohaté království České sestupuje na

stupeň zemí, do nichž možný jest přívoz obilí nejen z poměrně blizského Uherska, nýbrž i z dalné ciziny, že toto království následkem zanedbání cest vodních nadbytek svých plodin ukládati a vyčkávati musí až své žně byla i daleká Amerika dobře zpeněžila, ba že toto naše království již snese i přívoz z daleké Ameriky.

A pakli se tudíž při plavbě vltavské na levný dovoz obilí počítá, pak zajisté nebude ani druhého místa přihodnějšího, jež by se pro obilní vozbu tak hodilo, jako Libeň, za níž celý bohatý kraj se rozkládá a přes niž se celé tržiště obilní žene.

Tu jsou pozemky levné, pokud se týče přístaviště úplně zadarmo, spolu pak pro ústřední skladiště nejvýhodnější tu jest střed silnic, drah a mnoho jiných výhod, jakéž by žádné jiné podobné místo v bližším okolí Prahy nahraditi s to nebylo.

V momentu tomto spočívá zajisté veškerá nutnosť, jež pobádala zástupce obce Libeňské, že nemohouce dále otáleti, tímto svá oprávněná přání a své tužby přímo a otevřeně ku přátelským úvahám a k povšímnutí kruhům rozhodujícím přednášejí, doufajíce že i u nás vzejde myšlénka blahonosná a že vyplni se přání naše právě tak, jak vyplnilo se věštícímu hlasu národního shromáždění francouzského, když bohatýrský národ ten, až do duše znaven utrpením, pozvedl takto v nadšení hlasu svého, kterýž — byť i sebe známější byl — pro svou hloubku a důvěru ve vlastní síly toho zaslouží, aby se ještě známějším stalo:

„Uvážíme-li, že následkem zřízeni cest vodních továrny povstávají, hutě oživnou, jichž suroviny a skryté poklady do nejžírnějších krajů se plaví;

že se lomy i půda vykořistí a celé kraje okřívají, národní blahobyt i tam zavítá, kde druhdy s nedostatkem zápaseno: — pak uznati musíme, že súčastněn jest nejvíce stát na výhodách těchto, neboť on jest prvním, jenž z takového bohatství užitek béře. Tento užitek může tou měrou vzrůsti, že se stát i vybírání cla zříci může. Nehledajíce však v štědrosti této právý zájem země ku zvelebení výrobní síly a blahobytu, poukazujeme na hlubší zájem spravedlivějšího rozdělení poplatků, ježto se takovým obohacením země i oněm ulehčí, jimž ani přímo neslouží."

Tím končíme úvahu naši a žádáme každého přítele národního blahobytu, aby spisku tomuto své přízně. jakož i své shovívavosti neodepřel.

V Libni, dne 1. června 1885.

Obecním výborem jmenovaný odbor pro plavbu Vltavskou:

Jos. Voctář,
starosta.

Robert Mischner. **Fr. Deutsch.**
Jos. Müldner. **K. Dostal.**
Jan Hubínek.

Nákladem obce Libeňské.
Lith. a tisk M. A. Witka, Praha, Skořepka 527-I.



HOLEŠOVICE
Lit. a tisk M. A. Vilka, Praha, Skořepka 527-I. Nákladem obce Libeňské.
Přístav Pražsko-Libeňský
(přístav zimní)
Přístaviště
Lodenice
Kanál komunikační
Vodní závody
Dráha přístavní
Reservované skupiny - kolonie dělnické
Provazárna
Celnice
Správce
Úřadovna
Dílny lodenické se stanicí hasičskou
Restaurace
Nádraží produktivní
Burza
Nádraží osobní
Skladiště
Přízdiště
Vltava
Lodenice
Mlýnice
Most lodový a vorový
Rodinné domy
Přístavní
Městský
KARLÍN
Lodenice
Skladiště
Celnice
Lodní průmysl
C. k. priv. rakousk

NÁVRH
na
zřízení hlavního přístavu
PRAŽSKO LIBEŇSKÉHO
s lodenicí a přístavným průplavem
V LIBNI.

Regulovaná Rokytka

Klihárna

Továrna na cement (K. Kaška)

Náměstí

Park

Pivovar

Náměstí

Tvárna na dýmky

C. k. priv. Pražsko-Turnovská dráha

do Vysočan k Brandýsu Boleslav.

do Hloubětína k Chlumci Kr. Hradci

Tržiště

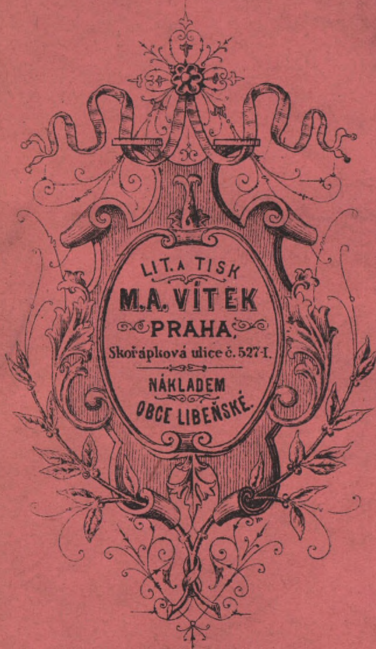
Přádelna bratří Perutzů

Nádraží

severozápadní dráha

Plynárna

ŽIŽKOV


LIT. A TISK
M.A. VÍTEK
PRAHA,
Skořápková ulice č. 527-I.
NÁKLADEM
OBCE LIBEŇSKÉ.

827 pt